Transport Canada
Transports Canada

TP 6165

ANNUAL REPORT

ON PORT DIVESTITURE AND OPERATIONS

Canada

104-06560/

TABLE OF CONTENTS

Foreword 3

Port Divestiture 4

Program Description 4
Port Divestiture 5
Progress to Date 5
Harbour Bed Divestiture 6
Port Divestiture Program Extensions 7

Program Funding 7
The Port Divestiture Fund 7
The Port Transfer Fund 7
Revenue from the Sales of Ports 8

Issues 8
First Nations Concerns 8
Provincial Issues 8

Port Operations 9

Program Objectives 9
Administration 9
User Fees 9
Regulations 10
Other Activities 10

Financial Review – Operations 11
Revenue and Expenditures for 2002-2003 11
Operating and Maintenance Funding 11
Capital 12

©Her Majesty the Queen in Right of Canada, represented by the Minister of Public Works and Government Services, 2003.

This publication may be reproduced for internal use only without permission provided the source is fully acknowledged. However, multiple copy reproduction of this publication in whole or in part for purposes of resale or redistribution requires prior written permission from the Minister of Public Works and Government Services, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0S5.

CAT: 0-662-67221-6
ISBN: T36-1/1-2003

Transport Canada
Port Programs and Divestiture
Place de Ville, Tower C, 18th floor
330 Sparks Street, Ottawa, Ont. K1A 0N5
Tel: (613) 990-3061
Fax: (613) 954-0838
Web Site: http://www.tc.gc.ca/programs/ports/menu.htm

Printed in Canada using recycled paper.

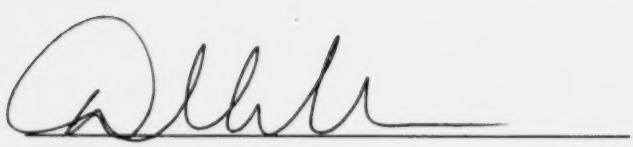
FOREWORD

I am pleased to have the opportunity to submit to Parliament, pursuant to subsection 72(7) of the *Canada Marine Act*, the *Annual Report on Port Divestiture and Operations 2002-2003*.

The importance of Canada's ports to the national interest is clear. The public port system supports the safe and efficient movement of vessels and cargo, and is integral to regional economic prosperity.

Through divestiture of the smaller Regional/Local public port facilities to communities and other interested local groups, responsibility for decision-making is assumed by the people best placed to gauge local requirements. This contributes to the development of a more effective and efficient port system with local accountability.

I trust the information in this report will provide for a more thorough understanding of the Port Divestiture Program and the operation by Transport Canada of those public ports and Regional/Local public port facilities not yet transferred.



The Honourable David M. Collenette, P.C., M.P.
Minister of Transport

Port Divestiture

Program Description

The National Marine Policy, announced on December 14, 1995, outlines the Government of Canada's plan to rationalize the Canadian marine transportation system. One initiative within this policy framework is the Port Divestiture Program. As of March 31, 2003, 446 or 81% of the 549 public ports and public port facilities originally operated by Transport Canada had been transferred, demolished, or had their public harbour status terminated.

The National Marine Policy divides ports into three categories:

- sites immediately eligible for Canada Port Authority (CPA) status; *
- sites designated as Regional/Local ports that were slated for divestiture; and
- sites designated as Remote ports, which were to continue being operated by Transport Canada unless local stakeholders expressed an interest in acquiring these facilities.

On April 18, 1996, the Minister of Transport received Treasury Board approval of the terms and conditions governing the Port Divestiture Program, including the authority to establish a Port Divestiture Fund. A separate Port Transfer Fund was also put in place to finance departmental activities related to port divestiture. Details of these two funds are found later in this report (see page 7).

The six-year Port Divestiture Program, originally scheduled to run until March 31, 2002, was granted a one-year extension to March 31, 2003, and subsequently, a further three-year extension to March 31, 2006. Since 1996, this initiative has saved Canadian taxpayers approximately $122 million.

The Program is sufficiently flexible to permit divestiture of ports to other federal departments, provincial governments or local interests, including municipalities. Transport Canada's Director General, Port Programs and Divestiture, exercises functional authority for the delivery of the Port Divestiture Program in cooperation with regional divestiture teams across the country.

The Port Divestiture Program follows a land and chattels transfer strategy to ensure that:

- no offer that leaves the Crown financially worse off as a result of divestiture will be accepted;
- the Crown receives best value for port land and other assets;
- a new port owner will not enjoy any windfall profits from the subsequent sale of lands, assets and/or chattels; and
- Transport Canada fully upholds its fiduciary responsibility with respect to First Nations.

* CPA ports will not be discussed here, as they are regulated by Part I of the *Canada Marine Act* and fall outside the scope of this report.

Port Divestiture

There are six basic steps in port divestiture at the local or community level:

1. Transport Canada regional officials initiate port divestiture discussions with local interests.
2. Local interests then form a legal entity, which signs a non-binding Letter of Intent to negotiate the port transfer and a legally binding Disclosure of Information Agreement with Transport Canada to protect third-party information.
3. Transport Canada provides the local entity with financial data, traffic or tonnage statistics, and any other relevant information concerning environmental, technical, engineering, and property or leasing issues.
4. The local entity conducts a due diligence process, usually with funding from Transport Canada.
5. Transport Canada and the local entity negotiate financial and other conditions of transfer.
6. Both parties sign a transfer agreement.

From a local community perspective, public port divestiture allows such communities to own their local facilities, control the use of these facilities, set their own tariff structures (if any), and determine the levels of service and maintenance appropriate to local circumstances. From Transport Canada's viewpoint, the process described above will allow the department to meet its objective of withdrawing from the direct operation of Regional/Local ports nationwide.

Progress to Date

As of March 31, 2003, a total of 446 of the 549 Port Programs and Divestiture facilities across Canada had been transferred or otherwise removed from the original Transport Canada inventory as follows:

- 211 declared public harbours were deproclaimed;
- 64 sites were transferred to other federal departments;
- 40 sites were transferred to provincial governments (Newfoundland and Labrador, Nova Scotia, New Brunswick, Quebec and Ontario);
- 109 sites were divested to local interests;
- 4 port facilities were demolished; and
- 18 sites had their Transport Canada leases or licences terminated.

The department has, however, actually deproclaimed 267 public harbours since the start of the Program. Of this number, 26 were discovered during archival research that took place subsequent to the publishing of the National Marine Policy, and were therefore not part of the original 549 port sites identified. In addition, 30 of these public harbours were adjacent to port facilities that had been divested and had therefore already been removed from the original inventory.

Three Canada Ports Corporation ports — located in Port Colborne, Ont.; Prescott, Ont. and Churchill, Man. — have been transferred. As well, Ridley Terminals Inc. (B.C.) has become a parent Crown Corporation.

As of March 31, 2003, there were 71 Regional/Local and 32 Remote port sites across Canada remaining under the purview of Port Programs and Divestiture.

Table 1 — Progress to Date by Region (as of March 31, 2003)

Region	Original Inventory	Divested* in Previous Years	Divested* in 2002-2003	Total	Remaining
Atlantic	262	233	2	235	27
Quebec	72	36	0	36	36
Ontario	57	42	0	42	15
Pacific	158	122	11	133	25
Total	**549**	**433**	**13**	**446**	**103**

** Divested ports include those that have been deproclaimed or demolished, or those sites at which Transport Canada's interest has been terminated.*

Note: Updates of this progress table may be found at:
http://www.tc.gc.ca/programs/ports/progresssummary.htm

Harbour Bed Divestiture

Harbour bed divestiture is an integral and fully consistent part of the Port Divestiture Program. In order to achieve the National Marine Policy objective of terminating Transport Canada's ownership and operation of Regional/Local ports, the department is required to terminate all of its ownership interests in those ports, including ownership of harbour beds where applicable. In a number of cases, harbour dues that are levied on vessels making use of a port must be collected even at sites for which there are no services being offered. Only once its ownership interests are terminated can Transport Canada then deproclaim the port and cease charging harbour dues.

It is important to note that Transport Canada owns a total of only 42 harbour beds and that the provinces already own the vast majority of the harbour beds in the hundreds of small ports nationwide. The 42 Transport Canada-owned harbour beds are located as follows:

Newfoundland and Labrador	11	New Brunswick	1	Manitoba	1
Prince Edward Island	4	Ontario	8		
Nova Scotia	15	British Columbia	2		

Federal and provincial negotiations for the transfer of Transport Canada's harbour beds are currently underway.

Port Divestiture Program Extensions

The Government of Canada approved a one-year extension of the Port Divestiture Program to March 31, 2003, and subsequently, a further three-year extension to March 31, 2006.

Program Funding

The Port Divestiture Fund

Transport Canada is facilitating the divestiture initiative with the Port Divestiture Fund. The original $125 million Port Divestiture Fund envelope authority has been increased to $170 million. To date, this fund has been sourced from within the Transport Canada budget and is intended to ease the transfer process by reducing the initial financial impact of port transfers.

The Port Divestiture Fund is used to provide assistance in bringing existing port property up to minimum safety or operating standards, or to make lump-sum payments to facilitate the takeover of a port. It may also be used to cover a portion of the costs incurred by the new owner or operator to achieve compliance with regulatory or insurance requirements, to fund feasibility studies, or to reduce potential liability. Finally, the fund may be used to assist local groups, communities or other interests to take over a collection of ports and reduce costs by rationalizing infrastructure.

If no interest is shown in negotiating the transfer of a facility, the port is offered for sale by public tender. If there is still no interest shown, Transport Canada then makes a decision concerning the future need for the facility.

Port Divestiture Fund expenditures for 2002-2003 were $22.4 million, bringing the total expenditure to $124.8 million since the beginning of the Program.

The Port Transfer Fund

Transport Canada uses a separate Port Transfer Fund, also funded from departmental resources, to fund departmental expenditures related to port divestiture. This fund covers such areas as land surveys, legal title searches, property appraisals, environmental assessments, the hiring of financial advisors and administrative expenses. A total of $41.4 million of the Port Transfer Fund has been disbursed since the beginning of the Program.

Table 2 — Port Divestiture Program Fund Expenditures

(All figures in $ millions)

Fund/Year	96-97	97-98	98-99	99-00	00-01	01-02	02-03	Total
Port Divestiture Fund	13.1	1.5	1.3	16.9	46.5	23.1	22.4	124.8
Port Transfer Fund	6.6	7.2	7.1	6.4	5.8	5.3	3.0	41.4

Revenue from the Sales of Ports

Since the beginning of the Program, $8.6 million has been collected from the sale of port property and assets, $8.4 million of which was returned to Transport Canada during fiscal year 2002-2003 for use in the Port Divestiture Program.

Issues

First Nations Concerns

The 1997 Supreme Court of Canada decision regarding *Delgamuukw vs. the Queen in Right of British Columbia* has had an impact not only on Transport Canada's ability to pursue public port divestiture, but also on government-wide land transfer activities. While this ruling has affected port transfers across the country, its greatest effects have been felt in Ontario and British Columbia. In some cases, First Nations claims have been registered in the courts, thereby further complicating delivery of the Port Divestiture Program.

Transport Canada has developed a negotiator's consultation model that requires the Crown to determine the possible existence of legitimate Aboriginal rights or title before moving to conclude a transaction. In many cases, some level of consultation is required prior to proceeding with divestiture. In exceptional circumstances, departmental negotiators may need to seek the agreement of the affected First Nations before a divestiture transaction can be finalized.

The Transport Canada consultation model provides a mechanism to identify First Nations issues and to provide for the appropriate response. The use of this model enables departmental transactions, including the divestiture of ports, to proceed, albeit more slowly than was expected when the Program began in 1996. The transfers in Victoria, B.C. are prime examples of such First Nations consultation. Through the efforts of Transport Canada negotiators, two First Nations now sit together on the Board of the Greater Victoria Harbour Authority, the new owner of several former Transport Canada port facilities.

Provincial Issues

Provincial consent to conclude a port divestiture transaction is required in most cases of divestiture in Newfoundland and Labrador, Quebec and British Columbia. This is because the ports in these provinces are located on lands the provinces have provided to the federal government for the purpose of operating public ports. The lands must be returned to the Province in the event that Transport Canada ceases to require them for this purpose. The federal government therefore cannot transfer the lands to other parties without the specific approval of the applicable provincial government.

A process has now been implemented with the British Columbia government whereby the Province enters into a lease with the new operator upon transfer. Divestiture has been at a standstill in the provinces of Quebec and Newfoundland and Labrador. In the past year, however, these two provinces have shown interest in resuming divestiture discussions. Assuming continued cooperation at the provincial level, Transport Canada officials are confident that transfer agreements can be reached in these provinces as well.

Port Operations

Program Objectives

For public ports that remain undivested, Transport Canada's port policies and programs are aimed at the development of a ports system that:

- contributes to the achievement of Canada's inter tional trade objectives as well as national, regional and local economic and social objectives;
- functions efficiently;
- provides port users with accessible and equitable transportation services; and
- works in coordination with other marine activities and surface and air transportation systems.

Administration

The Program is administered by Transport Canada's Port Programs and Divestiture Directorate in cooperation with regional offices located in Dartmouth, N.S.; Quebec City, Que.; Toronto, Ont. and Vancouver, B.C.

Local port administration varies according to local operations. Three sites — Charlottetown, P.E.I.; Cap-aux-Meules, Que. and Victoria, B.C. — are supervised by full-time public servants. In most cases, Transport Canada is represented locally by appointees who receive a set commission rate on tariff revenues collected from their respective ports. These individuals, known as Harbour Masters and Wharfingers, are appointed by the Minister of Transport. Their degree of activity is in direct correlation to traffic demands.

User Fees

Pursuant to the *Canada Marine Act* (CMA), the Minister of Transport may fix public port fees without proceeding through the regulatory process. Departmental officials notify users and stakeholders of any public port fee adjustments before such adjustments are made.

Under the CMA, the Minister may fix fees to be paid in respect of:

- vessels, vehicles, aircraft and persons coming into or using a public port or public port facility;
- goods loaded on to vessels, unloaded from vessels or trans-shipped by water within limits of a public port, or stored in or moved across a public port facility; and
- services provided or rights conferred in respect of the operation of a public port or public port facility.

Transport Canada publishes a tariff schedule for all charges except lettings. Typical charges include:

Harbour dues	A charge assessed against a vessel that comes into or uses a public port — based on vessel size and registry.
Berthage	A charge for occupying a berth at a port — based on vessel size and length of stay.
Wharfage	A charge for moving cargo over a public wharf — based on cargo type with a rate per tonne or per cubic metre.
Storage	A charge for the use of sheds or open space for assembling or distributing cargo — based on space occupied and duration of use.
Letting	A rental charge — usually based on the market value of the property.

If Transport Canada must undertake improvements specifically for the benefit of a major user, the department may supplement or replace these tariffs with negotiated contracts designed to improve the overall rate of cost recovery on investment.

Note: Information regarding public port fees is available at:
http://www.tc.gc.ca/programs/ports/menupublicportfees.htm

Regulations

The National Marine Policy called for the complete reorganization of Canada's ports and harbours. In order to accommodate the changes to the structure of the port system, Transport Canada seamlessly replaced the entire regulatory regime in place at public ports. The *Public Ports and Public Port Facilities Regulations* modernized Transport Canada's regulatory responsibilities for safety, order, and operations at public ports, and replaced the *Public Harbours Regulations* and the *Government Wharves Regulations*. These regulations are supported by Practices and Procedures to control ship traffic and to promote safe and efficient navigation in public ports.

Note: Information regarding public port regulations is available at:
http://www.tc.gc.ca/programs/ports/actsregulations.htm

Other Activities

Transport Canada is working with numerous other federal government departments on the issue of security. This work is ongoing. As well, a Transport Canada committee comprised of members from all regions and headquarters is looking at *Canada Labour Code* issues relating to public ports. The aim of the committee is to ensure compliance with the *Canada Labour Code* at Transport Canada public port facilities.

Financial Review — Operations

Revenue and Expenditures for 2002-2003

EXPENDITURES	2001-2002 ($ millions)	2002-2003 ($ millions)
Operating and maintenance (includes commissions, EI and CPP)	16.8	17.1
Capital	6.8	2.5
Gross expenditures	**23.6**	**19.6**
REVENUE		
Revenue	**(13.8)**	**(13.3)**
Total (Net operating, maintenance and capital expenditures)	**9.8**	**6.3**

Note: Expenditures and revenues are forecast as of March 31, 2003.

Total revenue for the Program in 2002-2003 is forecast to be $13.3 million. Under the terms of their appointments, Harbour Masters and Wharfingers receive a set commission rate on tariff revenues collected from their respective ports. The remaining funds are vote-netted against operating and maintenance expenditures.

In 2002-2003, approximately 85 Harbour Masters and Wharfingers represented Transport Canada at its public ports. Appreciation must be expressed to all appointees who provided sound port administration to the benefit of their communities and to the credit of the federal government.

Operating and Maintenance Funding

The divestiture of Transport Canada-owned Regional/Local ports, as described in the first section of this report, was originally intended to take place over a six-year period ending March 31, 2002. The Government of Canada approved a one-year extension of the program to March 31, 2003, and subsequently, a further three-year extension to March 31, 2006. The annual budget for maintenance repairs at public ports throughout the life of the Program has been very modest, since Transport Canada port maintenance funding has been used for urgently needed safety-related items only.

Before the start of the Port Divestiture Program, the department spent approximately $22 million per year for maintenance repairs, while a total of $6 million was allocated for port maintenance for 2002-2003.

Capital

A previously approved, major capital project in Cap-aux-Meules, Que. is ongoing. During this fiscal year, major capital expenditures were approved for Les Escoumins and Blanc-Sablon, Que. Both projects are ongoing and will continue into the next fiscal year. As well, a safety-related minor capital project was undertaken at Pelee Island, Ont.

Note: For more information about Port Programs, visit: http://www.tc.gc.ca/programs/ports/menu.htm

Transports Canada Transport Canada

TP 6165

RAPPORT ANNUEL

SUR LA CESSION ET L'EXPLOITATION DES PORTS

Canada

TABLE DES MATIÈRES

Avant-propos 3

Cession des ports 4

Description du programme 4
Cession des ports 5
Progrès réalisés 6
Cession des lits de port 7
Prorogations du Programme de cession des ports 7

Financement du programme 7
Fonds de cession des ports 7
Fonds de transfert des ports 8
Revenus tirés de la vente des ports 8

Enjeux du programme 8
Préoccupations concernant les Premières nations 8
Questions provinciales 9

Exploitations portuaires 10

Objectifs du programme 10
Administration 10
Droits d'utilisation 10
Règlements 11
Autres activités 12

Examen financier – Exploitation 12
Recettes et dépenses en 2002-2003 12
Fonds de fonctionnement et d'entretien 13
Immobilisations 13

©Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, représentée par le ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux, 2003.

Cette publication peut être reproduite sans autorisation pour usage interne seulement dans la mesure où la source est indiquée en entier. Toutefois, la reproduction multiple de cette publication en tout ou en partie à des fins commerciales ou de redistribution nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, Ottawa (Ontario), Canada K1A 0S5.

CAT: 0-662-67221-6
ISBN: T36-1/1-2003

Transports Canada
Programmes portuaires et cession
Place de Ville, Tour C, 18e étage
330, rue Sparks, Ottawa (Ont.) K1A 0N5
N° de téléphone : (613) 990-3061
N° de télécopieur : (613) 954-0838
Site Web : http://www.tc.gc.ca/programmes/ports/menu.htm

Imprimé au Canada sur papier recyclé.

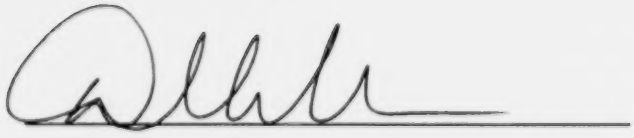
AVANT-PROPOS

J'ai l'honneur de déposer au Parlement, en vertu du paragraphe 72(7) de la *Loi maritime du Canada*, le *Rapport annuel sur la cession et l'exploitation des ports – 2002-2003*.

L'importance que revêtent les ports du Canada pour l'intérêt national est claire. Le réseau portuaire public appuie la sécurité et l'efficacité du mouvement des navires et des marchandises, et est essentiel à la prospérité économique des régions.

La cession des petites installations publiques régionales/locales aux communautés et aux autres groupes intéressés permet aux personnes les mieux placées pour juger des besoins locaux de prendre les décisions. Ceci permet le développement d'un réseau portuaire plus efficace et efficient assorti d'une reddition de comptes locale.

Je suis convaincu que l'information exposée dans ce rapport aidera à bien comprendre le Programme de cession des ports et l'exploitation, par Transports Canada, des ports publics et des installations portuaires publiques régionales/locales qui n'ont pas encore été cédés.



L'honorable David M. Collenette, C.P., député
Ministre des Transports

Cession des ports

Description du programme

Le 14 décembre 1995, le gouvernement du Canada énonçait dans la Politique maritime nationale son intention de rationaliser le réseau national de transport maritime. Ce cadre de politique englobe le Programme de cession des ports. Au 31 mars 2003, 446 ou 81 % des 549 ports publics et installations portuaires publiques exploités initialement par Transports Canada ont été cédés, démolis, fermés ou ont perdu le statut de port public.

Selon la Politique maritime nationale, les ports sont répartis en trois catégories :

- les sites qui étaient admissibles immédiatement au statut d'administration portuaire canadienne (APC);*
- les sites qui ont été désignés ports régionaux/locaux et qui doivent être cédés;
- les sites qui sont désignés ports éloignés, pour lesquels Transports Canada continuera d'assurer l'exploitation, sauf si des intervenants locaux sont intéressés à les acquérir.

Le 18 avril 1996, le ministre des Transports a reçu du Conseil du Trésor l'approbation des conditions régissant le Programme de cession des ports, y compris l'autorisation de créer le Fonds de cession des ports. De plus, le Fonds de transfert des ports, un fonds séparé, a été mis sur pied pour financer les activités liées à la cession des ports. Une description des deux fonds est donnée plus loin (aux pages 7 et 8).

À l'origine, le Programme de cession des ports de six ans devait prendre fin le 31 mars 2002, mais il a été prolongé d'un an jusqu'au 31 mars 2003, puis de trois ans jusqu'au 31 mars 2006. Grâce à cette initiative, les contribuables canadiens ont économisé environ 122 millions de dollars depuis 1996.

Le programme est assez souple pour permettre la cession des ports à d'autres ministères fédéraux, à des gouvernements provinciaux ainsi qu'à des intérêts locaux, y compris des municipalités. À Transports Canada, le directeur général, Programmes portuaires et cession, exerce l'autorité fonctionnelle sur la prestation du Programme de cession des ports en collaboration avec les équipes régionales de cession dans tout le pays.

*Les APC sont régies par la partie I de la *Loi maritime du Canada* et ne sont pas visées dans ce rapport.

Le Programme de cession des ports est conforme à une stratégie de transfert de terrains et biens meubles garantissant les principes suivants :

- toute offre qui entraînerait des pertes financières pour l'État à la suite d'une cession sera refusée;
- l'État obtient le meilleur prix pour les terrains portuaires et autres biens;
- le nouveau propriétaire d'un port ne pourra pas profiter d'un gain fortuit issu de la vente subséquente des terrains, des biens et/ou des biens meubles;
- Transports Canada maintiendra ses responsabilités fiduciaires à l'égard des Premières nations.

Cession des ports

La cession des ports compte six étapes de base au niveau des localités et des communautés :

1. Les fonctionnaires régionaux de Transports Canada entament les discussions sur la cession des ports avec des intérêts locaux.

2. Les intérêts locaux forment ensuite une personne morale qui signe une lettre d'intention non exécutoire pour négocier avec Transports Canada le transfert de port et la conclusion d'une entente sur la divulgation des renseignements confidentiels ayant force obligatoire afin de protéger les renseignements de tiers.

3. Transports Canada fournit à l'entité locale des données financières, des statistiques sur le tonnage et sur le trafic, ainsi que des renseignements pertinents sur les questions suivantes : L'environnement, l'aspect technique et le génie, les biens immobiliers et la location.

4. L'entité locale suit un processus de diligence raisonnable financé habituellement par Transports Canada.

5. Transports Canada et l'entité locale négocient les modalités financières et autres modalités de cession.

6. Les deux parties signent un accord de cession.

La cession des ports publics permet aux communautés d'être propriétaires des installations locales, de contrôler l'usage de ces installations, d'établir leur propre structure tarifaire (s'il y a lieu) et de déterminer les niveaux de service et d'entretien propres aux situations locales. Transports Canada peut, quant à lui, atteindre son objectif, qui est de se désister de l'exploitation directe des ports régionaux/locaux à l'échelle nationale.

Progrès réalisés

Au 31 mars 2003, 446 des 549 installations des Programmes portuaires et cession à travers le Canada avaient été cédées ou supprimées d'une autre façon du répertoire original de Transports Canada.

- 211 ports publics ont été déclassés;
- 64 sites ont été cédés à d'autres ministères fédéraux;
- 40 sites ont été cédés aux gouvernements provinciaux (Terre-Neuve et Labrador, Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick, Québec et Ontario);
- 109 sites ont été cédés à des intérêts locaux;
- 4 installations portuaires ont été démolies;
- 18 sites ont vu leur baux ou licences de Transports Canada résiliés.

Le Ministère a déclassé 267 ports publics depuis le début du programme. De ce nombre, 26 ports ont été trouvés au cours de recherches dans les archives qui ont eu lieu après la publication de la Politique maritime nationale et, par conséquent, ont été omis des 549 ports identifiés au départ. De ces ports publics, 30 étaient adjacents à des installations portuaires qui avaient été cédées et, par conséquent, avaient déjà été supprimées du répertoire original.

En outre, trois ports de la Société canadienne des ports situés à Churchill (Manitoba) ainsi qu'à Port Colborne et à Prescott (Ontario) ont été cédés. De plus, Ridley Terminals Inc. (Colombie-Britannique) est devenue une société d'État mère.

Au 31 mars 2003, il y avait 71 sites régionaux/locaux et 32 sites désignés ports éloignés à travers le pays qui relevaient encore des Programmes portuaires et cession.

Tableau 1 – Progrès réalisés par Région (en date du 31 mars 2003)

Région	Répertoire original	Cédés* dans les années antérieures	Cédés* en 2002-2003	Total	Ce qui reste
Atlantique	262	233	2	235	27
Québec	72	36	0	36	36
Ontario	57	42	0	42	15
Pacifique	158	122	11	133	25
Total	**549**	**433**	**13**	**446**	**103**

**Comprend également les ports déclassés ou démolis ou les sites dans lesquels Transports Canada ne détient plus d'intérêts.*

Note : Il est possible de trouver des mises à jour de ce tableau sur le site Internet suivant :
http://www.tc.gc.ca/programmes/ports/sommaireprogres.htm

Cession des lits de port

La cession des lits de port fait partie intégrante du programme et est entièrement conforme à ce dernier. C'est-à-dire, afin d'atteindre l'objectif de la Politique maritime nationale voulant que Transports Canada cesse de posséder et d'exploiter des ports régionaux/locaux, le Ministère doit renoncer à tous ses intérêts de propriétaire dans ces ports, y compris la propriété des lits de port, s'il y a lieu. Dans plusieurs cas, les droits de port, qui sont imposés aux navires utilisant un port, doivent être perçus même aux sites où aucun service n'est offert. Transports Canada pourra retirer le statut de port public au port et cesser d'exiger des droits de port seulement lorsqu'il aura renoncé à tous ses intérêts de propriétaire.

Il importe de noter que Transports Canada possède seulement 42 lits de port et que les provinces détiennent déjà la vaste majorité des lits de port dans des centaines de petits ports à l'échelle nationale. Les 42 lits de port de Transports Canada sont répartis comme suit dans les provinces :

Terre-Neuve et Labrador	11	Nouveau-Brunswick	1	Manitoba	1
Île-du-Prince-Édouard	4	Ontario	8		
Nouvelle-Écosse	15	Colombie-Britannique	2		

Les administrations fédérales et provinciales tiennent des négociations actuellement en vue du transfert des lits de port.

Prorogations du Programme de cession des ports

Le gouvernement du Canada a approuvé la prorogation d'un an du Programme de cession des ports, jusqu'au 31 mars 2003, puis sa prorogation de trois ans jusqu'au 31 mars 2006.

Financement du programme

Fonds de cession des ports

Transports Canada a créé le Fonds de cession des ports dans le but d'accélérer la cession des ports. L'enveloppe de 125 millions de dollars prévue à l'origine a été relevée à 170 millions de dollars. Financé jusqu'à présent par Transports Canada, ce Fonds facilite la cession des ports en diminuant les répercussions économiques initiales liées aux cessions de ports.

Le Fonds de cession est utilisé, par exemple, pour fournir une aide afin de rendre les installations portuaires existantes conformes à des normes minimales de sécurité ou d'exploitation ou pour effectuer des paiements forfaitaires en vue de faciliter la prise en charge d'un port. En outre, le Fonds peut servir à payer une partie des coûts engagés par le nouveau propriétaire ou le nouvel exploitant afin de rendre le port conforme aux exigences en matière de réglementation et d'assurance, de financer des études de faisabilité ou de réduire la responsabilité potentielle. Enfin, le Fonds peut aider des groupes, des collectivités ou d'autres intérêts locaux à prendre en charge un ensemble de ports et à réduire les coûts grâce à la rationalisation des infrastructures.

Quand personne ne manifeste de l'intérêt pour le transfert d'une installation, le port est offert au public au moyen d'un appel d'offres. Si cette démarche ne suscite aucun intérêt, Transports Canada prend alors une décision concernant le besoin futur de l'installation.

Des dépenses de 22,4 millions de dollars, pour le financement de la cession des ports en 2002-2003, portent à 124,8 millions de dollars le total des dépenses survenues depuis le début du programme.

Fonds de transfert des ports

Transports Canada utilise un fonds distinct, le Fonds de transfert des ports, établi à partir des ressources ministérielles dans le but de financer les dépenses liées à la cession des ports - arpentage, recherche de titres, évaluation de propriété, évaluation environnementale, embauche de conseillers financiers et autres frais d'administration. La somme totale de 41,4 millions de dollars a été prélevée sur le Fonds de transfert des ports depuis le début du programme.

Tableau 2 – Dépenses liées au Programme de cession des ports

(en millions de dollars)

Fonds/Année	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	Total
Fonds de cession des ports	13,1	1,5	1,3	16,9	46,5	23,1	22,4	124,8
Fonds de transfert des ports	6,6	7,2	7,1	6,4	5,8	5,3	3,0	41,4

Revenus tirés de la vente des ports

Depuis le début du programme, les ventes de propriétés et de biens portuaires ont généré un produit de 8,6 millions de dollars, dont 8,4 millions de dollars ont été remis à Transports Canada au cours de l'année financière 2002-2003 toujours à être utilisés pour le programme.

Enjeux du programme

Préoccupations concernant les Premières nations

En 1997, la décision de la Cour suprême du Canada dans l'affaire *Delgamuukw c. la Reine du chef de la Colombie-Britannique* a eu une incidence, non seulement sur la capacité du Ministère de réaliser la cession des ports publics, mais également sur les activités gouvernementales au chapitre de la cession des terrains. La décision a eu une incidence sur la cession des ports dans tout le pays, en particulier en Ontario et en Colombie-Britannique. Certaines revendications territoriales des Premières nations sont inscrites aux greffes des cours, ce qui complique donc davantage l'exécution du Programme de cession des ports.

Transports Canada a élaboré un modèle de consultation pour les négociateurs : la Couronne doit déterminer l'existence possible de droits ou de titres autochtones légitimes avant de conclure une transaction. Dans bien des cas, une consultation est nécessaire avant la cession. Dans quelques cas exceptionnels, les négociateurs du Ministère pourraient devoir obtenir l'accord des Premières nations touchées avant de finaliser une cession.

Le modèle de consultation de Transports Canada est un mécanisme offert en vue d'évaluer les questions concernant les Premières nations et d'aider à formuler une réponse appropriée. Son utilisation permet au Ministère de réaliser des transactions, comme la cession des ports, même si ces dernières se font plus lentement que prévu au lancement du programme en 1996. Les transferts entrepris à Victoria (Colombie-Britannique) sont de parfaits exemples de ce genre de consultations menées auprès des Premières nations. Grâce aux efforts des négociateurs de Transports Canada, deux Premières nations comptent maintenant des délégués au conseil d'administration de « Greater Victoria Harbour Authority », le nouveau propriétaire de plusieurs installations portuaires qui appartenaient à Transports Canada auparavant.

Questions provinciales

Le consentement des provinces, dans le but de conclure une transaction de cession de port, est obligatoire dans la plupart des cas à Terre-Neuve et Labrador, au Québec ainsi qu'en Colombie-Britannique, puisque les ports de ces provinces sont sur des terrains fournis au gouvernement fédéral par les provinces dans le but d'exploiter des ports publics. Les terrains doivent revenir à la province si Transports Canada n'en a plus besoin à cette fin. Le gouvernement fédéral ne peut donc pas transférer les terrains aux autres parties sans l'approbation spécifique du gouvernement provincial concerné.

À l'heure actuelle, un processus a été mis en œuvre par le gouvernement de la Colombie-Britannique : la province conclut un bail avec le nouvel exploitant à la suite du transfert. Le programme de cession s'est retrouvé au point mort au Québec et à Terre-Neuve et Labrador. Au cours des 12 derniers mois cependant, ces deux provinces ont manifesté de l'intérêt à l'idée de reprendre les entretiens au sujet de la cession des ports. Dans l'hypothèse d'une coopération continue au niveau provincial, les hauts fonctionnaires de Transports Canada sont convaincus que des ententes de transfert sont aussi possibles dans ces provinces.

Exploitations portuaires

Objectifs du programme

Aux ports publics qui n'ont pas encore été cédés, les politiques et programmes portuaires de Transports Canada visent la création d'un réseau portuaire qui :

- contribue à l'atteinte des objectifs du Canada en matière de commerce international de même qu'aux objectifs économiques et sociaux à l'échelle nationale, régionale et locale;
- soit efficient;
- fournisse des services de transport accessibles et équitables aux utilisateurs des ports;
- soit coordonné avec les autres activités maritimes et avec les réseaux de transport terrestres et aériens.

Administration

Le programme est administré par la Direction générale des programmes portuaires et cession de Transports Canada, en collaboration avec les bureaux régionaux situés à Dartmouth (Nouvelle-Écosse), Québec (Québec), Toronto (Ontario) et Vancouver (Colombie-Britannique).

L'administration d'un port local varie selon l'exploitation locale. Les trois sites suivants sont supervisés par des fonctionnaires à temps plein : Charlottetown (Île-du-Prince-Édouard), Cap-aux-Meules (Québec) et Victoria (Colombie-Britannique). Dans la plupart des cas, Transports Canada est représenté localement par des personnes nommées à leur poste et dont la rémunération consiste en une commission basée sur un pourcentage des droits perçus des utilisateurs du port. Ces personnes, que l'on appelle directeurs de port et gardiens de quai, sont nommées par le ministre des Transports et leurs activités sont fonction des exigences du trafic.

Droits d'utilisation

En vertu de la *Loi maritime du Canada* (LMC), le ministre des Transports peut fixer les droits à payer dans les ports publics sans suivre le processus réglementaire. Par contre, les fonctionnaires du Ministère continuent de consulter les utilisateurs et les intervenants et de les informer de tout ajustement des droits des ports publics.

En vertu de la LMC, le Ministre peut fixer les droits à payer à l'égard :

- des navires, véhicules, aéronefs et personnes entrant dans les ports publics ou faisant usage des ports publics ou d'installations portuaires publiques;
- des marchandises soit déchargées de ces navires, chargées à leur bord ou transbordées par eau dans le périmètre portuaire, soit stockées dans ces installations portuaires ou passant par elles;

- des services fournis ou des avantages accordés en rapport avec l'exploitation des ports publics ou des installations portuaires publiques.

Transports Canada publie le barème de tous les droits, à l'exception des frais de location. Parmi les droits types figurent les :

Droits de port	Droits sur un navire qui entre dans un port ou qui est utilisé dans les limites d'un port. Les droits sont en fonction de la taille et de l'immatriculation du navire.
Droits d'amarrage	Droits afférents à l'occupation d'un poste à quai dans un port. Les droits sont en fonction de la taille du navire et de la durée du séjour.
Droits de quayage	Droits afférents au débarquement d'une cargaison sur un quai public. Les droits sont en fonction du type de cargaison et sont établis à partir d'un tarif à la tonne ou au mètre cube.
Droits d'entreposage	Droits afférents à l'utilisation de hangars ou d'un espace ouvert pour l'assemblage ou la répartition des cargaisons. Les droits dépendent de l'espace occupé et de la durée de l'utilisation.
Frais de location	Loyer, habituellement en fonction de la valeur marchande de la propriété.

Lorsque Transports Canada doit améliorer des installations au profit d'un utilisateur important, le Ministère peut augmenter les droits ou les remplacer par des contrats visant à améliorer le taux global de récupération des coûts des immobilisations.

On peut obtenir des renseignements concernant les droits de ports publics au site Internet suivant : http://www.tc.gc.ca/programmes/ports/droitsportspublics.htm

Règlements

La Politique maritime nationale marquait la réorganisation complète des ports et havres du Canada. Afin de faire place aux changements prévus à la structure du réseau portuaire, Transports Canada a remplacé en douceur tout le régime de réglementation des ports publics. Le *Règlement sur les ports publics et installations portuaires publiques*, qui a remplacé le *Règlement sur les ports publics* et le *Règlement sur les quais de l'État*, a modernisé les responsabilités réglementaires de Transports Canada concernant la sécurité, l'ordre et l'exploitation des ports publics. De plus, des pratiques et procédures ont été élaborées en vue du contrôle de la circulation des navires et de la promotion d'une navigation sécuritaire et efficiente dans les ports publics.

On peut obtenir des renseignements concernant les règlements sur les ports publics au site Internet suivant : http://www.tc.gc.ca/programmes/ports/loisreglements.htm

Autres activités

Transports Canada collabore avec de nombreux autres ministères fédéraux au chapitre de la sécurité. C'est une activité continue. En outre, au Ministère, un comité composé de membres de l'administration centrale et de tous les bureaux régionaux examine ce qui concerne les ports publics dans les dossiers du *Code canadien du travail*, dans le but de s'assurer que les installations portuaires publiques du Ministère sont conformes aux exigences du Code.

Examen financier — Exploitation

Recettes et dépenses en 2002-2003

DÉPENSES	**2001-2002 (millions $)**	**2002-2003 (millions $)**
Exploitation et entretien (y compris commissions, A.-E. et RPC)	16,8	17,1
Immobilisations	6,8	2,5
Dépenses brutes	**23,6**	**19,6**
RECETTES		
Recettes	**(13,8)**	**(13,3)**
Total (Dépenses nettes : exploitation, entretien, immobilisations)	**9,8**	**6,3**

Note : Les montants des recettes et dépenses sont fondés sur les prévisions en date du 31 mars 2003.

On prévoit que les recettes totales du programme en 2002-2003 s'élèveront à 13,3 millions de dollars. Selon les modalités de leur affectation, les directeurs de port et les gardiens de quai reçoivent une commission qui est en fonction d'un taux fixe appliqué aux recettes perçues au titre des droits à leur port. Le reste des fonds est porté en réduction des dépenses de fonctionnement et d'entretien.

En 2002-2003, environ 85 directeurs de port et gardiens de quai représentaient Transports Canada dans les ports publics. Il faut remercier toutes les personnes nommées qui ont su bien administrer les ports au profit des collectivités locales et en l'honneur du gouvernement fédéral.

Fonds de fonctionnement et d'entretien

Au départ, la cession des ports régionaux/locaux appartenant à Transports Canada, telle que décrite dans la première section du présent document, devait se dérouler au cours d'une période de six ans prenant fin le 31 mars 2002. Le gouvernement du Canada a approuvé une prorogation d'un an jusqu'au 31 mars 2003, puis une prorogation de trois ans jusqu'au 31 mars 2006. Le budget annuel des réparations d'entretien des ports publics a été très modeste tout au long de la durée du programme, car les fonds d'entretien portuaire de Transports Canada ont servi uniquement à exécuter des travaux urgents liés à la sécurité.

Avant le lancement du Programme de cession des ports, le Ministère dépensait approximativement 22 millions de dollars par année pour effectuer des travaux d'entretien; en tout, 6 millions de dollars ont été accordés pour l'entretien des ports en 2002-2003.

Immobilisations

Un grand projet d'immobilisations approuvé antérieurement à Cap-aux-Meules (Québec) est en cours d'exécution. Des dépenses d'immobilisations majeures ont été approuvées au cours de l'année financière pour Les Escoumins et Blanc-Sablon (Québec). Les deux projets sont en cours et se poursuivront durant la nouvelle année financière. De plus, un projet mineur d'immobilisations lié à la sécurité a été entrepris à l'île Pelee (Ontario).

Pour de plus amples renseignements sur les programmes portuaires, veuillez visiter le site Internet au : http://www.tc.gc.ca/programmes/ports/menu.htm